

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

RELAZIONE DI SINTESI

Voglio tranquillizzare subito l'uditorio, perché mi sembra che, data l'ora e anche l'intensità concettuale delle relazioni che abbiamo ascoltato stamane, non sia veramente il caso di andare oltre un certo orario, anche perché le vere conclusioni, di carattere più politico, le avrebbe dovuto fare il Presidente della Regione che, per un impedimento improvviso, non è qui. Io quindi mi scuso perché, non avendo la pretesa di fare una sintesi di tutto ciò che è stato detto in queste giornate, esprimo, più semplicemente, le sensazioni di un convenista che ha seguito tutti i lavori, ascoltato tutte le relazioni e partecipato, assieme al professor Fanara ed ai suoi collaboratori, alla realizzazione di questo incontro e alla definizione di alcuni obiettivi. Sensazioni, peraltro, che mi auguro possano essere condivise sia dagli altri relatori, sia dai giovani dottorandi e da chi ha lavorato alla organizzazione di questo convegno, che è stato a suo tempo progettato con la convinzione che, partendo dall'analisi di questo enorme sviluppo dei traffici marittimi, si potessero individuare i vari problemi ad esso connessi: problemi di natura giuridica (stamattina ne abbiamo avuto uno spaccato di grande rilievo e di notevole interesse), problemi di carattere tecnico, per quello che riguarda l'organizzazione del settore, e di carattere economico, per quello che concerne l'incidenza che tale sviluppo ha su tutta l'economia.

Sono state, quindi, previste diverse relazioni che affrontassero tutte le predette problematiche e soprattutto individuassero anche le novità di maggior interesse che nel processo di sviluppo dei traffici marittimi si sono evidenziate, a cui si sta cercando di dare delle risposte. Non a caso si è partiti dall'esame delle direttive comunitarie

e si è posta l'attenzione sul tema della logistica, su questa rivoluzione che ha investito il sistema dei trasporti. Si sono così affrontate problematiche anche delicate, quale quella esaminata dal dottor Marletto della internalizzazione dei costi esterni, che credo sia anche uno dei motivi per cui il "Libro Bianco", tante volte preannunciato dal competente Commissario dell'Unione Europea, ancora oggi non è stato pubblicato. Questo perché, indubbiamente, mette in discussione grandi interessi economici. In ogni caso il "Libro Bianco" deve dare comunque una risposta a quella che oggi viene comunemente definita la problematica della cosiddetta mobilità sostenibile, tenendo pur sempre in debito conto le ragioni ambientali che hanno dei costi e che richiedono delle risposte sul piano anche economico.

Un secondo obiettivo era quello di focalizzare la nostra attenzione su quella che è la novità di maggior rilievo (anche per il richiamo che recentemente ne è stato fatto da parte della più alta autorità dello Stato), lo *Short Sea Shipping*, cioè le autostrade del mare, e la necessità di utilizzare al meglio le grandi strade di cui il nostro Paese dispone, quali il Tirreno e l'Adriatico, e quindi di potere, attraverso la valorizzazione dello *Short Sea Shipping*, conseguire l'obiettivo di riequilibrio sul piano intermodale, riducendo la congestione di un sistema terrestre infrastrutturale che noi sappiamo essere al limite del collasso.

Ecco, a me pare però, che questo convegno non abbia conseguito solo tali finalità, ma abbia realizzato un obiettivo più ambizioso, cioè quello di avere fatto capire ciò che lo sviluppo del trasporto marittimo rappresenta oggi per l'Italia, e per il Mezzogiorno in particolare. Al riguardo, voglio soffermarmi sulle parole del Direttore dell'Assessorato ai Trasporti e al Turismo, che, oltre agli amici del Cust, rappresenta l'espressione locale più autorevole, e che ha dichiarato: "è il momento - riporto tra virgolette - in cui si decide il futuro della Sicilia", e parlando, ovviamente del turismo, ha detto: "la politica per i trasporti rappresenta l'occasione principale per lo sviluppo del turismo".

Ho avvertito, dunque, un ulteriore ampliamento degli obiettivi definiti nel programma; tale ampliamento di respiro, porta, io credo,

ad un risultato che va al di là di quegli obiettivi, pur ambiziosi, che noi tutti c'eravamo posti, nel momento in cui abbiamo pensato a questo convegno e ne abbiamo definito il programma. "L'Italia, come porto dell'Europa": richiamo la relazione del mio amico Orlandi il quale, a mio avviso, giustamente, non si è limitato ad affermazioni di principio, ma ha anche fornito dimostrazioni concrete. Il punto centrale è riuscire a dare un ruolo continentale ai porti italiani. È oggi possibile ciò che ieri non era possibile. E lo è per una serie di ragioni che sono state richiamate dalla riforma, quali il transito e le tecnologie, tutti argomenti che sono stati già trattati. Al centro del nostro dibattito ci sono stati i porti, ma non i porti intesi come banchine, bensì i porti come nodi di sistemi a rete, che quindi coinvolgono non solo le strade o autostrade del mare, ma anche, direttamente, le infrastrutture terrestri, le strade, le autostrade, i binari, quelli che sono i raccordi e gli altri nodi logistici del sistema infrastrutturale. E richiamo così il discorso di Cereti riguardante gli aeroporti e gli interporti; quindi, una visione più sistemica del porto.

Devo dire che a un certo punto del dibattito si è ricordato che, quando io presentai il disegno di legge in Parlamento le Autorità portuali previste erano solo sei, poi sono diventate ventidue. In realtà non devo ricredermi sulle ragioni che mi portarono allora a sostenere una scelta limitata di Autorità portuali: ciò, infatti, non stava a significare che si volesse sottovalutare tutto un complesso di realtà portuali, ma che si volesse affermare una concezione più strategica, ragion per cui noi davamo determinati poteri ad alcune realtà portuali, senza peraltro cancellarne altre, anzi, semmai, cercando di inglobare in una realtà di bacino realtà portuali che, purtroppo, erano e sono ancora oggi marginali. Voglio ribadire che la scelta delle Autorità portuali aveva soprattutto l'obiettivo di ridisegnare il ruolo che il potere pubblico ha in materia di porti, ma ridisegnarlo non più, com'era per i vecchi enti portuali, come gestore dei servizi portuali, ma come regolatore degli stessi e, affinché potesse assolvere questo ruolo, occorreva dotare i porti di organismi che coinvolgessero i soggetti, legati al governo del territorio; ecco spiegata la presenza degli enti locali, della Regione, della Provincia, del Comune.

A tale proposito sono state riscontrate molte difficoltà: l'idea del legislatore e del politico era che questo coinvolgimento degli enti locali non implicasse una riduzione di autonomia da parte dell'autorità portuale. Gli enti locali dovevano garantire che nei vari piani regolatori non solo portuali, nella città, nei programmi, nei progetti di aree metropolitane, di bacino, o regionali, si tenesse conto delle esigenze del porto. Esigenze che nascevano da una concezione strategica del porto come nodo e non solo come sommatoria di opere, di banchine e piazzali. So perfettamente che in Italia è estremamente difficile far lavorare assieme soggetti diversi, però questo è in fondo un problema che non è risolvibile se non attraverso gli uomini: o si capiscono le ragioni politiche di certe scelte e se ne traggono le naturali conseguenze, oppure, si finisce solo con il litigare, e, come succede spesso in Italia, con il rivendicare ciascuno la propria competenza. Personalmente non riesco a comprendere quale norma possa superare questo ostacolo. A me pare che da tutto il dibattito, al di là di quelle che sono state le problematiche specifiche che non sto qui a richiamare, da questo convegno si debba uscire con la convinzione che l'Italia possa essere un paese *leader* nel trasporto marittimo europeo, a patto che si creino alcune condizioni.

Se voi ripercorrete per un momento le relazioni che sono state svolte, queste suggeriscono l'idea che oggi una classe dirigente che affronta questi problemi, deve sapere che sono problemi di estrema complessità, problemi che hanno una marcata dinamicità per cui, non sono facilmente confinabili all'interno di disposizioni burocratiche o normative; le stesse che – e lo abbiamo sentito dal professor Vermiglio – mettono in difficoltà chi ha la responsabilità di gestire un'Autorità portuale. Io sono sempre stato favorevole a leggi processuali soprattutto quando si vanno a toccare ambiti che hanno carattere dinamico, in cui vi è continua evoluzione, in cui bisogna, quindi, sapersi avvalere di alcuni strumenti, anche politici. Del resto qui in Sicilia, noi abbiamo il piano operativo regionale, i fondi strutturali. Non si può certo dire che oggi al Mezzogiorno manchino i mezzi finanziari per poter fare un grande salto di qualità sul piano del recupero infrastrutturale, ma l'esperienza ci insegna che molte volte anche i soldi che ci sono non si spendono, e non si

spendono perché non si riesce a mettere d'accordo lo Stato e gli enti locali. Ecco, io credo che per queste ragioni, ed ho concluso, questo convegno, consentite di dirlo a chi è già la quinta volta che viene in Sicilia a partecipare a iniziative del CUST, registri un salto di qualità, ma ciò potrà avvenire a condizione che tutte le opportunità vengano colte.

A questo punto vorrei proprio concludere. Questi convegni sono belli e interessanti, anche perché non si esauriscono nelle lezioni, ma hanno una caratteristica che può apparire anche ricreativa: penso, per esempio, alla meravigliosa gita sull'Etna durante la quale ho imparato delle cose. Tutti direbbero che sono un grande ignorante in vulcanologia, e lo sono stato finché non ho appreso dal vulcanologo una realtà meravigliosa che non conoscevo. E poi il parco, tutti spazi messi a disposizione di chi vuole chiacchierare, discutere, fare riflessioni assieme; credo che questo sia avvenuto anche in questi giorni. Ieri sera poi abbiamo vissuto anche un momento di folklore, simpaticissimo, con sorprese anche di amici, che si sono dimostrati delle *star* dello spettacolo e che ringraziamo. E mi ritorna in mente una canzone che ci ha cantato il coro di Giarre, quella sul mare, in cui si diceva, che in fondo la vita, il futuro della Sicilia è sul mare, insomma era un po' un inno al mare come fonte di vita e di sviluppo per la Sicilia.

Se con la storia riandiamo indietro, in effetti, è così: il mare è stato, parlo di secoli fa, di millenni anche, la grande risorsa e oggi credo che veramente il mare possa rappresentare la più straordinaria opportunità che si offre per la valorizzazione di queste aree. Diceva sempre Porretto che abbiamo trascurato il territorio: non c'è qui l'amico, che ha fatto anche un riferimento ai problemi della pulizia dell'Isola, dei rifiuti che certamente rappresentano un problema. Pensavo, allora, a proposito di questa canzone, che il futuro è il mare, ma poi, chi costruisce questo futuro sono le persone, siete voi, cari giovani amici. Qui sono venute persone come Orlandi, come Marletto, sono venute per cercare di esprimere delle idee che possono esservi utili, che possano essere utili allo sviluppo non solo della Sicilia e del Mezzogiorno, ma di tutto il Paese. Tutto ciò è anche un po' nelle vostre mani.

Vorrei concludere infine con un ringraziamento al professor Fanara, un ringraziamento ai suoi collaboratori non solo per la possibilità di avere potuto discutere in maniera così approfondita, ma anche perché questo convegno rappresente un salto di qualità rispetto ai precedenti anni. Non è solo il ringraziamento formale di chi è stato così bene, ma è un grazie in cui c'è qualcosa di più perché, venendo in Sicilia, io mi auguro insieme a tutti i relatori, di aver dato qualcosa; personalmente però ho ricevuto di più di quello che ho dato, ed è questo ringraziamento sincero che io vi lascio, e con l'augurio che, con le vostre mani, con l'aiuto anche nostro, voi possiate contribuire a migliorare le sorti di questa terra, del nostro Paese, ed evidentemente anche di voi stessi, e delle vostre famiglie. Grazie.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Grazie, onorevole Tesini: lei è riuscito a condensare con le capacità di sintesi che tutti le riconoscono i contenuti di questo convegno, caratterizzato dall'indiscutibile capacità dei relatori che si sono via via alternati al nostro tavolo, recando contributi di altissimo valore scientifico. Non posso che associarmi all'augurio che l'on. Tesini ha indirizzato ai giovani che, con le loro forze e con il loro impegno, avranno il compito di mettere a frutto il bagaglio di studi e di esperienze, anche di quelle maturate in questi giorni: a loro auguro una luminosa carriera ricca di soddisfazioni. Un ringraziamento particolare, infine, all'artefice di questi incontri di studio: grazie al prof. Fanara. Un grazie anche a tutti i collaboratori del CUST, che conosco ed apprezzo ormai da anni per la loro cortesia e per la loro efficienza.

INDICE

Lunedì, 27 agosto 2001

*Presiede: Lucio BIANCO (Presidente del Consiglio Nazionale
delle Ricerche e Ordinario di Ricerca
Operativa nell'Università "Tor
Vergata" di Roma)*

ELIO FANARA

*(Ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Messina
e coordinatore del Corso di Dottorato di ricerca in Diritto della
Navigazione e dei Trasporti)*

PRESENTAZIONE DELL'INCONTRO

Premessa	pag. 9
1. Il trasporto marittimo "a corto raggio"	" 10
2. I pacchetti "Erika 1" ed "Erika 2"	" 12